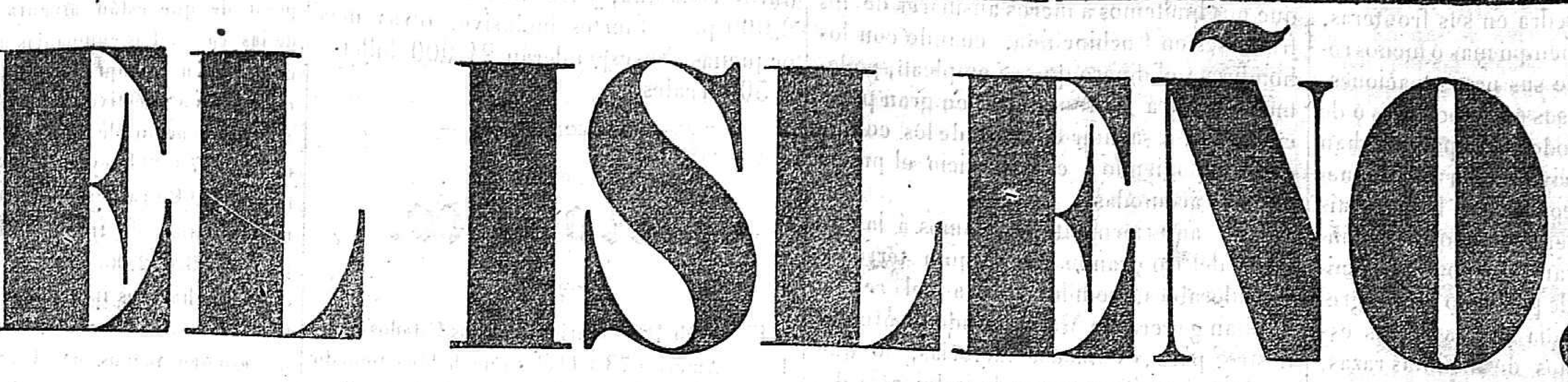
Año II.—Núm. 387. Mártes 14 de setiembre de 1858. Islas Baleares.



PERIÓDICO CIENTÍFICO, INDUSTRIAL COMERCIAL Y LITERARIO.

PUNTOS DE SUSCRICION.
Palma.—Imprenta de Gelabert.=Mahon.—D. Matías Mascaró.=Iviza.—D. Joaquin Cirer.

PRECIOS DE SUSCRICION.
En Mallorca, 10 rs. vn. al mes.=En los demas puntos del reino 12 rs. idem, franco de porte.

Seccion general.

EL ITSMO DE SUEZ.
(CONTINUACION.)

II.

Historia de los ensayos para la union de los dos mares.

La union de los dos mares, el Mediterráneo y el Rojo, por medio de un canal navegable á través del istmo de Suez, es como hemos dicho mas arriba, un pensamiento acariciado por todos los grandes hombres cuya memoria se conserva en los anales de Egipto. Mas todavia; la historia nos recuerda la existencia, desde lejanos dias, de un canal construido con aquel objeto; y el viajero de hoy encuentra sus huellas en el arenoso suelo de aquella comarca.

Segun algunos historiadores, la antigüedad de este canal debe remontarse hasta la época de Sesóstris; pero segun otros, fué Neco ó Necos, hijo de Psammético el primero que unos 600 años de la era cristiana, comenzó un canal para la union del mar Rojo con el Nilo. Heeren (1) pretende, no obstante, que soló lo ensayó y que fueron inútiles sus tentativas; pero los que suponen llevó adelante su proyecto, añaden que concluyó el canal Darío, hijo de Histaspe, despues que el Egipto fué sojuzgado por los persas. Segun Heródoto, testigo ocular, cincuenta años despues del reinadó de este último monarca, el canal estaba en pleno servicio, empezando en Bubasta sobre el Nilo, dirigiéndose en un trecho hácia el Oeste y despues hácia el Sud, y terminando en Patymos sobre el mar Rojo. Destinado únicamente á facilitar las relaciones mercantiles que existian entre el Egipto y la Arabia, construido para el sólo objeto de facilitar el transporte de los productos de aquel pais por el mar Rojo, no debió pensarse, como dice la comision internacional, sino en poner el valle del Nilo en comunicacion con el golfo arábigo, mediante un desvio del brazo pelusiaco (hoy dia el canal *Menedji*) cuyas aguas se esparramaban naturalmente á través del Vady hasta el lago Timsah.

Los tolomeos conservaron este canal y lo mejoraron, y afirmando Plinio que solo lo hicieron llegar hasta los Lagos Amargos. El primero pretende que algun tiempo ante de la era cristiana el canal estaba cargado de buques; pero mas bien es de creer que solo fué agrandando el antiguo porque no mas que esto exigia el interés comercial de aquella época (2). Cortar rectamente el itsmo para poner en comunicacion directa los dos mares, á fin de evitar un rodeo á los buques que los surcaban, era un proyecto que no podia fácilmente concebirse, mayormente cuando siempre habia necesidad, en bien del comercio de Egipto de aprovechar el curso del Nilo y de hacer empalmar con él el canal.

(1) Heeren. De la politique et du comerce des peuble de la antiquité: Id Manuel de l' histoire ancienne.

(2) Barthélemy y Saint Hilaire, Lettressur l' Egipte.

Iguales las necesidades mercantiles de Egipto en la época en que este pais estuvo sometido al cetro de los Césares, estos no debieron hacer otra cosa que conservar y mejorar dicho canal; pero como la disminucion del brazo pelusiaco y el aumento del calado de los buques habian hecho precaria la via navegable entre Bubasta y el mar Erytreo, hoy Rojo, debióse aumentar la profundidad del canal por el emperador Adriano quien aseguró su alimentacion tomando el agua arriba del Delta hácia el punto en que actualmente se encuentrael Cairo (1) Escritores hay sin embargo, que sostienen que el canal llamado *Trajanus Amnis* que partia de Babilonia, solo estuvo destinado al riego, habiendo fertilizado la provincia *Augustámnica*.

Es visto pues, que desde el tiempo de los faraones hasta el siglo V de nuestra era subsistió, con intérvalos mas ó menos prolongados, el canal que unía los dos mares por medio del Nilo, teñiendo constantemente este carácter, pero atribuyese á Amrom, lugar teniente de Omar cuando el Egipto fué invadido por los arabes, el pensamiento de unirlos directamente por medio de un canal desde Pelusa á Suez, alimentado por las aguas del Nilo, que desde el Cairo habian de concluirse por el antiguo canal de los Césares. El fanatismo musulman, empero, se opuso á la realizacion del proyecto. Omar temió que si este se llevaba á cabo, se abriria pasó á la navegacion de los cristianos hácia la Arabia, y limitándose á restablecer el canal de los Césares, para abastecer este pais, subordinó á las relaciones políticas entre Arabia y Egipto un pensamiento capaz de inmortalizar gloriosamente su nombre.

Pero no habia de trascurrir un siglo y medio sin que hasta el antiguo canal desapareciese. Almanzor, queriendo llevar el hambre á la Meca y Medina para reprimir una rebelion, mandó cegar el canal de los Faraones y de los Césares, y hubieron de trascurrir diez siglos antes que renaciese el proyecto de unir, por medio de un canal, los dos mares.

Fué necesario que Bonaparte llevase las águilas de la república al Egipto con el objeto de establecer una colonia francesa en su suelo; fué necesario que al pie de las pirámides se librase la memorable batalla que abrió las puertas del Cairo á las legiones victoriosas; fué necesario que el general en gefe, miembro del instituto de Francia, se hiciese acompañar en su espedicion por otros miembros de este sábio cuerpo, cuyos nombres ilustres han sido despues de la ciencia, y la gloria de la Francia, para que aquel grandioso pensamiento brotase tambien de su frente, y recibiese, por decirlo así, la sancion de su genio. Trasladado el caudillo francés al Norte de Suez, fué el primero que descubrió los vestigios del antiguo canal, los que siguió durante cinco leguas habiendo encontrado cerca de Belbeys, despues de haber visitado las fuentes de Moisés, y al regresar por Vady Tumlat al Cairo el otro de sus estremos. Entonces pidió al hábil ingeniero M. Lepére una memoria sobre la comunicacion del Mediterráneo con el mar Rojo, en la que se le propuso un canal que no era en último término, mas que el restablecimiento del antiguo, y el cual debia tomar el agua en Bubasta, situada sobre el Nilo con una derribacion sobre el Cairo hácia arriba, dirigirse despues por el Vady Tumlat al lago Tinsah, y volviendo despues hácia el Mediodia descender hasta Suez y el mar Rojo. Mas el modo como terminó la espedicion de Egipto dejó en este lugar los proyectos del general Bonaparte.

(1) La misma obra. La historia de la union de los dos mares la hemos trazado en vista de los datos que nos ha suministrado la citada obra. Heeren en las de que hemos hecho mencion mas arriba, Linant Rey y Mongel-Rey en su ante-proyecto, Malte Brun en su geografia universal.

Desde entonces, y por espacio de muchos años, fue objeto de controversia científica la cuestion del desnivel de los mares. promovida por M. Lepere, que sostenia la existencia de este desnivel contra la opinion de Fourrier y Laplace, cuestion fallada por la ciencia, no solo recientemente por la comision internacional, sino ya en 1841, en cuyo año monsieur Linan-Bey ingeniero en jefe del virey de Egipto, formó una sociedad para preparar la construccion de un canal directo de Suez á Pelusa, y otra en 1846, de la cual fueron miembros los célebres ingenieros Stephenson, inglés; de Negrelli, austriaco y Paulino Talabot, francés, intitulada «Sociedad de estudios del canal de Suez» habiendo este último ingeniero presentado un proyecto de canalizacion desde Suez al Cairo, que debia atravesar el Nilo ó irá desembocar en el puerto de Alejandria.

No obstante, el pensamiento que habia presidido á la formacion de una y otra sociedad quedó sin realizacion por entonces, y solo hasta fines de noviembre de 1854 no ha tenido una verdadera sancion el proyecto de la apertura del istmo de Suez, atravesado por un canal marítimo desde este punto á la antigua Pelusa. Por un decreto ó firman de S. A. Mohammez Said, actual virey de Egipto, concedióse á M. Fernando de Lesseps el privilegio esclusivo, «de construir y dirigir la Compañía universal del canal marítimo de Suez, para la abertura del itsmo de este nombre; la esplotacion de un paso propio para la grande navegacion; la fundacion ó apropiacion de dos entradas suficientes, una en el Mediterráneo y otra en el mar Rojo, y el establecimiento de uno ó dos puertos,» con sujecion á las condiciones espresadas en dicho firman.

En consecuencia, los ingenieros del virey, Linant-Bey y Mongel Bey, consagrándose á la formacion del ante-proyecto, el cual sometido despues al estudio de la comision internacional, de cuyo informe hemos dado anteriormente el resúmen, aguarda su ejecucion, ya que le ha prestado la opinion pública su concurso favorable.

Aquí pudiéramos poner fin á esta compendiosa reseña histórica de los ensayos y nuevos proyectos para la comunicacion de los dos mares; mas no solo apareceria breve, sino tambien incompleta, si dejásemos de cerrarla con alguna esplicacion acerca de los proyectos que en este siglo se han formado, y que diferentes del estudiado por la comision internacional para informar acerca de su posible realizacion, han sido rechazados por esta y son conocidos bajo la denominacion comun de trazados indirecto.

El primero es el de M. Lepére. Compuesto de tres partes principales, la primera, que segun su autor, no era sino el antiguo canal de los Reyes, tenia su origen en Suez, atravesaba los Lagos Amargos, penetraba en el Vady-Tumlat, y desembocaba en el brazo del Nilo que va desde Damieta á Bubasta. Esta primera parte habia de tener á lo menos cuatro esclusas con cámara, del ancho y profundidad suficientes para recibir en las grandes crecidas los buques que calasen de 12 á 15 piés. La segunda parte tomaba prestados los brazos del Nilo y sus canales; y la tercera estaba formada por el antiguo canal de Alejandría; pero restablecido, siguiendo casi completamente la direccion dada mas tarde al canal Mahmondien.

El proyecto de M. Paulino Talabot es el siguiente: El canal parte de Suez, sigue el Vady Tumlat y remonta hasta el Cairo ó sus inmediaciones, pasa luego el Nilo mas arriba de la presa de Saidien, sin tomar prestado el curso del rio sino para atravesarlo, y dirigese en seguida hacia Alejandria, para desembocar en su puerto antiguo. Su longitud habria de ser de unas cien leguas, su latitud de cien metros y de ocho su profundidad, y las aguas del Nilo deberian alimentarlo.

El último proyecto de trazado indirecto es el propuesto por MM. Alejo y Emilio Barraul en un artículo de la *Revista de Ambos Mundos*, número del 1.° de enero de 1856. El canal, segun este proyecto, deberia seguir directamente desde Suez al lago Manzaleh, atravesar este lago en toda su longitud de S. F. al N. O, y al estar próximo al mar, seguir paralelamente la playa durante mas de cuarenta leguas desembocando por el nuevo puerto de Alejandría.

Incompetentes cómo somos para apreciar las ventajas é inconvenientes de cada uno de estos tres proyectos, limitados como estamos ahora á trazar en breves líneas la historia de los ensayos para la union de los dos mares, debemos remitir para mayor ilustracion sobre este punto, al informe de la comision internacional.

III.

Ventajas que ha de reportar Barcelona de la abertura del istmo de Suez.

¿Ha de reportar ventajas Barcelona de la comunicacion del Mediterráneo con el mar Rojo por medio de la abertura del istmo de Suez?

Esta pregunta no consiente sino una sola contestacion. Si la abertura del istmo de Suez es útil al comercio general del mundo, si la abertura del ismo de Suez empuja, como se ha dicho el progreso de Europa en su movimiento de espansion civilizadora hacia Oriente, si la abertura del istmo de Suez acrecienta el movimiento mercantil de los puertos del Mediterráneo, si la abertura del istmo de Suez aproxima la metrópoli á las colonias españolas del archipiélago de San Lázaro, si la abertura del istmo de Suez es un paso mas en el camino de la civilizacion, si la abertura del ismo de Suez franquea á todos los pueblos los beneficios con que brinda, la abertura del istmo de Suez proporcionará considerables beneficios á Barcelona.

Los pueblos no viven hoy en el aislamiento de otros dias. Si no todos han te-

nido, murallas de piedra en sus fronteras, todos han tenido en tiempo mas ó menos remoto, las murallas de sus preocupaciones, de su fanatismo, de sus ódios políticos ó de sus leyes fiscales. Todos, á la par que han querido importar su civilizacion á otros pueblos por medio la conquista, han resistido admitir los elementos de otras civilizaciones; ¡empeño vano! La obra de asimilacion ha marchado de progreso en progreso, y aunque mas tardía en resultados esta obra, entre pueblos de distintas razas, sobre todo si están asentados en terrenos de latitudes distintas, la civilizacion cristiana se inocula cada dia mas en el alma de todos los pueblos: en la de los que se prosternan ante el leño de la Santa Cruz para que vivan mas y mas, segun los principios del Evangelio; en la de los que tributan culto á falsos ídolos, para hacerlos vivir la vida de sanas creencias morales.

No estamos en el caso de sentar doctrinas, ni mucho menos de consignar aquí nuestro juicio sobre ciertos hechos sociales; pero referimos estos hechos. Pues bien, todas las grandes conquistas de la civilizacion contemporánea tienden al cosmopolitismo. Los ferro-carriles, la navegacion por vapor, la telegrafía eléctrica, las esposiciones universales, los proyectos de abertura del itsmo de Suez y de Panama, etc., etc. no á otra cosa tienden que á la aproximacion de unos pueblos á otros; y cada paso que se avanza hácia la facilidad de las relaciones sociales, borra un rasgo del carácter de cada pueblo.

No borrará esto, en verdad, lo que hay de injénito en el alma de cada uno, lo que constituye el fondo de su vida histórica lo que es el rasgo característico de su fisonomía moral: y todo esto prueba, dicho sea de paso, cuán sin acuerdo se quieren importar leyes estrañas á unos pueblos para uniformarlos con otros, cual si esa uniformidad fuese un signo de progreso, y cual si el tiempo en su carrera y la civilizacion con su fuerza espansiva no se encargasen de ir aclimatando nuevas necesidades y costumbres; pero esto prueba el carácter de la civilizacion contemporánea, y la solidariedad que en punto á ciertas relaciones sociales existe entre todos los pueblos que han alcanzado cierto grado de cultura.

Por eso es que Barcelona debe reportar ventajas de la abertura del itsmo de Suez, participando como participa con los demás pueblos cultos de los beneficios de la civilizacion de nuestros tiempos, si aquel proyecto envuelve las ventajas morales y económicas que, como en resúmen, no hemos hecho sino apuntar.

(Se continuará.)

M. Durán y Bas.

(Ambos Continentes.)

MADRID 8 de setiembre.

Llamamos la atencion de nuestros lectores sobre la siguiente carta que dirigen desde Manila con fecha 28 de junio á uno de nuestros colegas:

«A la situacion de los ingleses y franceses en el Norte de la China, que á pesar de haber tomado los fuertes del rio Pe-Hio, no debia ser muy ventajoso porque pedian inmediatamente refuerzos á Chan-hay, al mismo tiempo que los pedian tambien al jefe de Canton, á consecuencia de una salida desgraciada, ha venido á poner fin ahora, con no poca fortuna para los aliados, el tratado celebrado en Tien-Tsing.

»Es muy sensible que España, destinada á desempeñar el primer papel en estas regiones, porque posee en Asia un pais civilizado con cinco millones de habitantes, haya perdido esta ocasion de ingerirse con las potencias europeas en los asuntos de China y de conseguir ventajas importantes.

»La espedicion á Cochinchina no podrá verificarse hasta noviembre, porque las costas del Tunquin son ocasionadas desde agosto á octubre á los terribles Tifones, que hacen aquel mar impracticable á la navegacion. Tambien será muy sensible que nos limitemos á meros ausiliares de los franceses en Cochinchina, cuando con los hombres y el dinero que se emplean, podemos ayudar á los tunquinos, en gran parte cristianos, á sacudir el yugo de los cohinchinos, poniendo á este servicio el precio que nos acomodase.

»Ya anteriormente poseiamos á la entrada del rio grande de Tuquin terrenos considerables, cedidos por aquel rey al Capitan general de Manila conde de Monte-Castro, para establecer factorias, lo que no llegó á verificarse por la indolencia del carácter español.

Despues conquistaron los cochinchinos á Tunquin, y no se conservaron mas relaciones que las que mantenian los intrépidos misioneros cristianos; pero hoy que los tunquinos quieren recobrar su independencia, y que pueden conseguirlo con muy poco que se les ayude, nos importa muchísimo establecernos en la entrada del rio principal de su pais, pero la propagacion del Evangelio, para estender nuestro comercio, y para sustituir los treinta mil chinos que esplotan á Filipinas y se vuelven á su pais dejando aquí sus vicios y una clase de mestizos muy peligrosos, con tunquinos agricultores, que aceptan de buena fé nuestra religion y que se fijarian para siempre en nuestra colonia.

»Si no faltan elementos materiales para estas empresas españolas, tampoco faltan todavia aquellos varones de grandes sentimientos, que han llevado en triunfo la cruz del Redentor y el pabellon español á todos los ámbitos del mundo.

«El Rdo. P. Gainza, apóstol evangélico que goza en Filipinas de la mas envidiable reputacion de ciencia y virtud, accede presuroso al rumor de guerra contra infieles á ofrecerse á acompañar á la espedicion, y el coronel don Mariano Ozcariz deja el mando de un regimiento en la misma córte de España y viene á Manila cruzando seis mil leguas con la esperanza de participar de la gloria que pueda resultar de esta espedicion. Todos los demas individuos designados para llevarla á cabo están impacientes porque llegue el momento de levantar el pabellon nacional á la altura que eleven el suyo las primeras potencias europeas, y únicamente el gobierno de la nacion parece que no quiere ó no sabe aprovechar los grandes elementos del pais, que solo espera, para realizar los prodigios de sus antepasados, que se pronuncie la palabra «Fiat.»

Se confirma, segun nuestras noticias, lo que desde ayer se dice y habian visto nuestros lectores respecto á que el señor Isturiz ha sido portador de la nota con que el gobierno español, responde á la que el inglés se sirvió dirigir á su representante en esta Córte dando esplicaciones sobre las palabras pronunciadas por lord Malmersbury en la Cámara de los Lores á propósito de la cuestion de registro por los Estados Unidos. En la nota dirigida por el gobierno inglés al nuestro, parece que lord Malmersbury protesta de que de ningun modo ha querido ofender á la noble nacion española, si bien tiene motivos para quejarse de todos los gobiernos que no han cumplido con los tratados que existen para la represion del tráfico de negros. La España ha aceptado las esplicaciones satisfactorias de la Gran Bretaña; pero desde luego ha rechazado las acusaciones vagas que se nos dirigen en el convencimiento de que todos los gobiernos españoles, sea cualesquiera las opiniones á que hayan pertenecido, han cumplido religiosamente con los tratados estipulados con Inglaterra por mas que en alguna ocasion hayan sido onerosos para nuestro pais.

Para Navidad se prepara un sorteo estraordinario de la loteria moderna. Constará de 701 premios, inclusas las aproximaciones, siendo el mayor de 100,000 duros, otro de 50,000, otro de 20,000, uno de 10,000, otro de 8,000, otro de 4,000, dos de 2,000, ciento de 1,000, y asi sucesivamente hasta 200 duros que son los premios menores; el premio mayor tiene cuatro aproximaciones de á 3,000 duros cada una, y los demas hasta los de 2,000 pesos fuertes inclusive, otras mas pequeñas. Se espenderán 24,000 billetes á 500 reales.

Mosaico.

En el año 1855 murieron en los Estados-Unidos de América 73 soldados que habian tomado parte en la revolucion americana del siglo pasado, y 43 personas que habian alcanzado la edad de 100 á 130 años. En el número de estas últimas habia dos esclavos una negra de 120 y un negro de 130 años.

Un periódico ingles da la estadística siguiente que merece llamar la atencion:

El último censo ha dado á conocer que habia en Lóndres 2.362,266 habitantes, de los que 1.106,585 pertenecen al sexo masculino, y de los cuales 146,449 son menores de cinco años. Los solteros eran 680,380 y las solteras 735,871, los casados 399,098, las casadas 409,731, los viudos 409,731 y las viudas 110,076.

Habia 28,598 maridos que vivian separados de sus mugeres, y 39,231 mugeres que vivian separadas de sus maridos. Durante el último año hubo en Lóndres 86,838 nacimientos y 56 mil 786 defunciones.

En 1856 habia en Lóndres 60,000 habitantes mas que en 1855.

Lóndres es la ciudad mas saludable del mundo. En diez años el término medio de las defunciones ha sido de 25 por 1,000.

En 1856 la proporcion ha sido de 22 por 1,000. La mitad de las defunciones han recaido en sugetos que tenian de 20 á 40 años, y han sido causadas por enfermedades de las vias respiratorias.

Lóndres es la ciudad del globo que tiene mas poblacion; tiene un cuarto de poblacion mas que Pekin, dos veces mas que Constantinópla, cuatro veces mas que San Petersburgo, cinco veces mas que Viena, Nueva-York ó Madrid, siete veces mas que Berlin, ocho mas que Amsterdam, nueve mas que Roma, quince mas que Copenhague y diez y siete veces mas que Stockolmo.

Se ha calculado que si todas las casas de Lóndres pudiesen ponerse en línea, esta seria bastante larga para rodear la Inglaterra y la Francia desde York á los Pirineos.

Las calles empedradas de Lóndres son en número de 5,000, formando juntas una longitud total de 2,000 millas; el gasto de su empedrado ha sido de 14 millones de libras esterlinas (7,000 millones de reales). Las reparaciones anuales cuestan 1.800,000 libras esterlinas.

Lóndres tiene 1,900 millas de tubos para gas, 360,000 luces, que consumen cada noche 13 millones de piés cúbicos de dicho fluido.

Para trasportar la multitud de personas de una parte á otra se emplean diariamente 125,000 vehiculos.

En Lóndres mueren 169 personas cada dia y nace un niño cada cinco minutos. El número de personas que han muerto durante el año de 1856 en los hospitales es de 10,381.

Se calcula que cada año se ahogan en el Támesis 500 personas.

En los cinco primeros meses de este año, solo cinco personas han muerto por intemperancia.

Segun los últimos partes, los establecimientos de asilo provisionales y otros, reciben todos los años 143,000 vagabundos.

En las cárceles ingresan anualmente 42,000 individuos. La poblacion de las cárceles cuesta anualmente 170,000 libras esterlinas.

Se calcula que el número de mendigos de profesion existentes en Lóndres es de 35,000, de los cuales las dos terceras partes son irlandeses.

En Spitalfieds hay 70,000 tejedores que ganan sobre 10 schelines por semana, 30,805 zapateros, 43,928 modistas, 21,210 costureras, 1,769 gorristas y 1,277 sombrereros.

Los trabajos del Banco de Inglaterra exigen 890 empleados, cuyos salarios forman un total 190,000 libras esterlinas. El Banco en 1850 tenia 20 millones de billetes en circulacion. Este año tiene sobre 5 millones depositados en las cajas de la metrópoli. La renta en bruto del puerto de Lóndres ha sido en 1849 de 11.070,176 libras esterlinas.

El valor total de las pólizas de seguros ascendia á 100 millones de libras esterlinas, á pesar de que están asegurados los dos quintos de las casas. Las compañías de seguros de Lóndres tienen siempre depositados por fianza 10 millones en efectivo.

La poblacion de Lóndres consume anualmente 277.000 bueyes, 30,080 becerros, 1 millon 480,000 carneros, 34,000 cerdos, 1.600 mil cuartillas de trigo, 310.464,000 libras de patatas, 89.672,000 coles. El consumo de pescado que hace es increible, y el de los volátiles es también considerable. Las provincias no espiden menos de 1.281,000 piezas. La Francia y otros paises del continente envian á Lóndres todos los años de 70 á 75 millones de huevos. En los alrededores de la ciudad se crian sobre 13,000 vacas para surtir la ciudad de leche y crema.

Lóndres consume 65,000 pipas de vino, 2 millones galones (unos 8 litros poco mas ó menos) de espíritu, 43.200,000 de cervera fuerte, y consume 300,000 toneladas de carbon vegetal. La cuarta parte de sus mercancias le llegan por su puerto.

En 1843 habia en Lóndres 361 fábricas de cerveza, 5,270 tabernas y 13,000 mercaderes de vino.

Para atender á la seguridad de esta ciudad hay 6,367 agentes de policía, que cuestan 373 mil 968 libras esterlinas; 13 tribunales de policía, que cuestan 45,050 libras esterlinas; 12 cárceles criminales, 69 oficiales de socorros municipales, 316 y 16,000 agentes mas de diferentes categorías.

Se publican 35 magazines semanales, 9 periódicos diarios, 5 de tarde y 72 semanales.

Independientemente de los institutos industriales y colegios retribuidos y las escuelas nacionales, británicas y estranjeras, se instruyen gratuitamente 14,000 niños,

Por lo que va sin firma,

P. J. Gelabert y Pol.

PALMA.

Copiamos del *Eco de Menorca* del 8:

«El lúnes quedó varado el magnífico vapor *Rey D. Jaime II*, en cuya delicada operacion solo se invirtieron tres horas. Dicho buque tiene 220 pies de largo, mide mas de 500 toneladas, y al subir al varadero lo hizo llevando á bordo el lastre y 1,060 quintales de carbon, ademas de su potente máquina. Consignamos esto, para que resalte, como es debido, la escelencia del varadero establecido en el arsenal de este puerto, y cuya tarifa modificada publicamos hay en la seccion correspondiente.»

Por lo anterior,

P. J. Gelabert y Pol.

CRONICA RELIGIOSA.

Santo del dia de mañana.

SANTO DOMINGO EN SORIANO

Y

SANTA EUTROPIA, VIRGEN.

Témpora.

CULTOS SAGRADOS.

CORTE DE LA GRAN REINA DE LOS CIELOS, MARIA.

Dia 15.

Se hará la visita á Ntra. Señora de la Asuncion, en la Catedral.—Privilegiada.

—En la iglesia de religiosas de Santa Clara al anochecer se practicará el devoto ejercicio dedicado al feliz Tránsito y gloriosa Asuncion de la Santísima Vírgen María á los cielos, con música.

—En el Socorro á la misma hora tendrá lugar el propio ejercicio.

—En la parroquial de San Nicolás el segundo dia del trecenario de su titular á las once de la mañana, el que continuará los miércoles consecutivos.

AFECCIONES ASTRONÓMICAS DE MAÑANA.

Sale el sol á las ... 5 hs. 41 ms.
Pónese.... á las .. 6 » 9 »

Hora en que debe señalar el relox al medio dia verdadero.
Las 11 hs. 55 m. 20 s.

AVISOS OFICIALES.

CAPITANÍA GENERAL
DE LAS ISLAS BALEARES.

E. M.—Seccion 1.ª

Orden general del 12 de setiembre de 1858, en Palma.

El Excmo. Sr. Capitan general de este distrito ha recibido la Real órden siguiente comunicada en 30 de agosto último por el oficial 1.° del Ministerio de la Guerra.

«Excmo. Sr.—El Sr. Ministro de la Guerra dice desde Gijon con fecha 26 del actual al Director general de artillería lo que sigue.—La Reina (que Dios guarde), en lista de la comunicacion de V. E. de 29 de julio próximo pasado, manifestando haberse dispuesto que el capellan párroco castrense de la brigada de artillería fija de Canarias D. Santiago Suso y Gonzalez sea dado de baja en la misma, mediante á que habiendo terminado la Real licencia que se le concedió por dos meses para la Península en fin de Junio último, no se ha presentado en su destino ni justificado su existencia en el de julio, se ha servido S. M. aprobar esta determinacion y resolver al propio tiempo que dicho capellan sea baja definitiva en el ejército publicándose en la órden general del mismo conforme á lo prevenido en Real órden de 19 de enero de 1850, y que se comunique esta disposicion á los Directores é Inspectores generales de las armas é institutos y Capitanes generales de distrito, asi como al Sr. Ministro de Gracia y Justicia, para que llegando á conocimiento de las autoridades eclesiásticas, ordinarias y castrenses, no pueda aparecer en punto alguno con un carácter militar que ha perdido con arreglo á ordenanza y órdenes vigentes.—De la de S. M. comunicada por dicho Sr. Ministro, lo traslado á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes.»

Lo que de órden de S. E. se hace saber en la general de este dia para los fines que se previenen.—El coronel gefe de E. M.—Juan Cárlos Emilio.

GOBIERNO MILITAR
DE LA ISLA DE MALLORCA.

Orden de la plaza del 14 de setiembre de 1858.

Desde mañana hasta nueva órden las puertas de esta plaza se abrirán á las cuatro y media de la mañana empezando por la del Muelle y siguiendo Santa Catalina, Jesus, Pintada, San Antonio, Calatrava y Portella; y se cerrarán á las ocho y media de la noche empezando por la Portella, Calatrava, San Antonio, Pintada, Jesus y Santa Catalina. La del muelle se cerrará á las once quedando abierto el postigo hasta las doce.

Lo que se hace saber en la de este dia y se inserta en los periódicos de la capital para conocimiento de las personas á quienes pueda interesar.—El General Gobernador. —Castillon. —Es copia.—El comandante secretario, Ricardo Dominguez.

ORDEN DE LA PLAZA.

Gefe de dia para mañana: el comandante graduado capitan del regimiento infanteria de Asturias, don Ildefonso Ruiz y Aguilar.

Servicio de la plaza, Asturias.

El T. C. S. M.—Benito de Amores.

COMANDANCIA MILITAR DE MARINA.
del tercio y provincia de Mallorca.

El Excmo. Sr. Capitan general de Marina del departamento de Cartagena se ha servido comunicarme la Real órden siguiente:

El Exmo. Sr. Ministro de Marina, en Real órden de 21 del mes último me dice lo siguiente:

«Excmo. Sr.—Publicadas por el Almirantazgo ingles en 24 de febrero del corriente año las nuevas instrucciones sobre el sistema de luces que han de usar los buques de guerra y mercantes de la marina Británica tanto de vapor como de vela, bien se hallen navegando ó fondeados en radas ó canales; y adoptadas dichas instrucciones en la marina francesa por un decreto imperial fechado el 28 de mayo último, la Reina (q. D. g.) se ha servido resolver se hagan igualmente estensivas á nuestros buques de guerra y mercantes, quedando anuladas en su consecuencia las que desde 1853 han regido hasta la fecha. La insuficiencia de las anteriores instrucciones comprobada por los frecuentes abordages que han tenido lugar con posterioridad á su publicacion, han movido al almirantazgo ingles hacer en ellas modificaciones de importancia, que consisten en hacer estensiva á todos los buques de vela de la necesidad de llevar á estribor una luz verde y otra roja á babor de igual fuerza y dispuestas del mismo modo que las de los vapores; en deber estos últimos suprimir la luz blanca del palo de trinquete cuando naveguen solo á la vela; en la prescripcion de que todos los vapores toquen cada cinco minutos en tiempo de niebla el silvato que deben llevar á proa de la chimenea á una altura de la cubierta que no baje de ocho pies ingleses; en que los buques de vela en iguales circunstancias han de usar el caracol si van amurados por estribor y de la campana si lo van por babor, verificando lo mismo los vapores cuando naveguen sin màquina; en que todo buque sea de vapor ó de vela estando fondeado en radas ó en canales mantenga una luz de color natural á una altura de la cubierta que no esceda de veinte pies ingleses, que se vea una milla cuando menos y que esté dispuesta del modo que se especifica; y ultimamente en la obligacion impuesta á las embarcaciones de los prácticos de usar una luz natural en el tope y presentar otra resplandeciente cada cinco minutos. Y deseosa S. M. de seguir la solicitud con que el almirantazgo ingles y el ministro de la marina francesa procuran con constante prevision evitar los desgraciados incidentes de mar, al mismo tiempo que ha hecho ostensivos á nuestros buques las referidas instrucciones segun queda espuesto, ha dictado las disposiciones siguientes. Primera, que se manden imprimir mil ejemplares de la traduccion de las mencionadas instrucciones. Segunda, que se prevenga á V. E. adopte las medidas consiguientes para que puedan ponerse en práctica el primero de octubre próximo, ordenando la colocacion de los silvatos en todos los vapores, la de los aparatos para las luces verde y roja en todos los buques de vela y la fundicion de campanas de mas tamaño que las ordinarias para los casos de niebla. Tercera, que se prevenga á la casa de Zulueta envie á cada departamento seis juegos de faroles de colores verde y rojo tal como se hayan adoptado para los buques de vela de la marina Real inglesa, é igual número de caracoles de los que tambien usen, remitiendo al mismo tiempo otros seis juegos de cristales tanto para reemplazo de los que puedan romperse, como para que se dé principio en los respectivos arsenales á la fabricacion de los referidos faroles y no halla en lo sucesivo necesidad de encargarlos á Inglaterra. Cuarta, que se dé conocimiento á la Direccion de matrículas para que por ella se disponga lo conveniente respecto á los buques mercantes. Y Quinta y última, que se remitan al Director del Depósito Hidrográfico los ejemplares que queden sobrantes de las instrucciones, despues de distribuidos los de los departamentos, con objeto de que aquel establecimiento les dé el mas oportuno destino para su espendio en los puntos marítimos en que existan depósitos bajo su dependencia. De Real órden lo digo á V. E. para conocimiento y efectos consiguientes; bajo el concepto de que tan luego se reciban en este Ministerio las instrucciones impresas, serán enviados á esse departamento el número suficiente de ejemplares para que puedan darse dos á cada buque de guerra y Guardacostas con destino á los respectivos comandantes y detalles.»

Lo que traslado á V. S. para su conocimiento y circulacion en ese tercio naval de su mando, quedando en remitirle oportunamente los ejemplares de las instrucciones que se citan tan luego sean recibidos en esta Capitanía general. Dios guarde á V. S. muchos años. Cartagena 6 de julio de 1858.—Juan de D. Sotelo.

Al remitirme el propio Escmo. señor capitan general los ejemplares de las instrucciones referidas se sirve manifestarme lo siguiente:

El Escmo. Sr. Ministro de Marina en Real órden de 5 del actual me dice lo siguiente:

«Escmo. Sr.:—Al remitir á V. E. los adjuntos veinte y cinco ejemplares de las instrucciones que deben observar los buques de guerra, vela y vapor para luces de situacion, es la voluntad de la Reina (q. D. g.) signifique á V. E. la conveniencia de que al circularlas á los comandantes de los tercios y provincias de la comprension de este departamento, les manifieste hagan cuanto esté de su parte, para que, dándoles toda la posible publicidad, inculquen al propio tiempo á los capitanes y patrones de los buques mercantes las ventajas que les resultarán de ponerlas en práctica en los buques de su mando, evitando quizá con su observancia alguno de los funestos casos de abordaje que desgraciadamente han tenido lugar en varias ocasiones.—De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento y demas fines que se recomiendan.»

Y con inclusion de 6 ejemplares de los que se citan lo traslado á V. S. para su conocimiento, circulacion correspondiente en ese tercio naval de su mando, y demas fines que se preceptuan en la inserta Real resolucion. Cartagena 12 de agosto de 1858.—Juan de D. Sotelo.

Lo que he dispuesto insertar en el Boletin oficial y demas periódicos de esta provincia para la mayor publicidad quedando de manifiesto en esta Comandancia la memorada instruccion para los que deseen imponerse de ella. Palma 23 de agosto de 1858.—De Paadin.

Don Francisco de Madrid Dávila, juez de primera instancia del partido de esta ciudad.

Por el presente primer pregon y edicto se cita, llama y emplaza á todo el que crea tener derecho en y sobre noventa y cuatro tellarines ó virutas de durillos de oro, que una muger desconocida llevó en la tarde del dia veinte y cinco de agosto último al fiel contraste á que se las comprara; para que se presente á este juzgado á rendir la correspondiente declaracion; por tenerlo así mandado con auto del dia de ayer dado á solicitud fiscal. Dado en Palma á once de setiembre de 1858.—Francisco de Madrid Dávila.—Por su mandado.—Pedro Antonio Tomás.

DIRECCION GENERAL
de consumos casas de monedas y minas.

Circular.—Por el Ministerio de Hacienda se ha comunicado á esta Direccion general, con fecha 30 de agosto último, la Real órden siguiente:

Ilmo. Sr.: En vista de la discordancia advertida entre el artículo 19 del Real decreto de 15 de diciembre de 1856 y el 80 de la Instruccion de consumos de 24 del propio mes y año, ha tenido á bien mandar la Reina (q. D. g.) con presencia de lo expuesto por esa Direccion general, por la Asesoría de este Ministerio y por la Junta de Directores generales, que se modifique el último de dichos artículos en los términos siguientes: Artículo 80. «Si de la liquidacion y aforo resultare que el dueño de un depósito no ha cumplido las obligaciones impuestas por el artículo 19 del Real decreto de 15 de diciembre y el 78 de la Instruccion, se le exigirán los derechos y recargos sobre todas las especies que hubieren ingresado en el depósito desde su establecimiento, al contado ó al plazo que corresponda, rebajando únicamente los que resulten pagados por la parte de aquellas destinada al consumo.» De Real órden lo comunico á V. I. para su cumplimiento.

Y lo traslado á V. S. para los efectos correspondientes á su cumplimiento, debiendo V. S. insertar dicha Real órden en el Boletin oficial de esa provincia, y darla toda la publicidad necesaria para que llegue á noticia de los cosecheros, comerciantes y especuladores que tengan establecidos depósitos domésticos, hacérsela conocer á cuantos les establezcan en lo sucesivo, y enmendar desde luego como se manda el art. 80 de la Instruccion de consumos en todos los ejemplares que existieren en esa Administracion, dando aviso del recibo y de quedar en ejecutar lo que se le encarga. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 3 de setiembre de 1858. —Manuel María Yañez de Rivadeneira.

Lo que se hace público por medio del Boletin oficial y periódicos de la capital para los efectos que se crean en el inserto. Palma 10 de setiembre de 1858.—Ramon de Ibarreta.

INSTITUTO PROVINCIAL
de segunda enseñanza de las Baleares.

No habiéndose presentado solicitud alguna para tomar parte en los ejercicios de oposicion al premio extraordinario que debe adjudicarse á los alumnos pobres de las clases de segunda enseñanza, náutica é industrial, en celebridad del fausto nacimiento del excelso Príncipe de Asturias, el señor director del establecimiento ha tenido á bien prorogar hasta el dia 14 del actual á las dos de la tarde, el plazo señalado para presentar dichas solicitudes en el anuncio de 26 del anterior, inserto en el Boletin oficial de la provincia número 4025.

Lo que se anuncia para que llegue á noticia de los alumnos que se hallen en el caso de poder aspirar á dicho premio.—Palma 11 de setiembre de 1858.—Por disposicion del señor director.—Andrés Barceló y Montaner, secretario.

CONSULADO DE FRANCIA.

S. S. el Sr. Cónsul de Francia en Palma habiendo recibido del E. S. ministro de negocios estrangeros los reglamentos é instrucciones sanitarias de Francia y la Argelia, invita á todos los comerciantes, navegantes y otros que puedan interesar esos documentos del gobierno del emperador, se sirvan pasar en la Cancilleria del Consulado, de las diez de la mañana á cuatro de la tarde. Palma 13 de setiembre de 1858.—De órden del Sr. Cónsul y su autorizacion—El canciller—Viallat.



EMBARCACIONES FONDEADAS.

Dia 11.

De Cullera en 2 dias laud San Ramon, de 60 toneladas, pat. Pedro José Palmer, con 6 mar. y arroz.

De Barcelona en 13 horas vapor Rey don Jaime I, de 229. ton., cap. don Gabriel Medinas, con 19 mar., 61 pos., balija y efectos.

De Alicante en 3 dias laud Segunda Pamela, de 51 ton., pat. Bartolomé Felany, con 5 mar, 3 pasageros, patatos y efectos.

De Santa Pola en 3 dias id San Bernardo, de 16 toneladas, pat Juan Felany, con 4 marineros, id. é idem.

De Villanueva en 4 dias id Providencia, de 79 toneladas, pat. Andres Mels, con 7 marineros y vino.

De Mahon en 3 dias id. Capitan Jorge, de 16 toneladas, pat. Francisco Sitxes, con 3 mar., un pasagero, avena y efectos.

De id. en 3 dias balandra San Nicolas, de 78 toneladas, pat. Antonio Mesquida, con 6 mar. y lastre.

De Ibiza en 2 dias javeque Virgen de Jesus, de 25 ton., pat. Salvador Tur, con 3 mar., 11 pasageros, sal y efectos.

IDEM DESPACHADAS.

Dia 13.

Para Tortosa laud San Miguel de 19 ton., patron José Escafi, con 5 mar., un pas. y lastre.

Para Valencia id. San José, de 28 ton., pat. José Viñas, con 6 mar., é id.

SECCION DE ANUNCIOS.

PALMA:
Imprenta de Pedro José Gelabert, editor responsable.

Por el Editor
P. J. Gelabert